خــراسان بــزرگ و نقش آن در گستــرش و شکــوفایی راه ابــریشم

ایرج افشــار سیستانی[1]

تاریخ دریافت مقاله: ۸۹/۱۱/۱۵
تاریخ پذیرش مقاله: ۹۰/۱/۲۵

چکیــده

خراسان بزرگ در بخش خاوری ایران، فراگیرنده‌ی سرزمین‌های قرارگرفتـه در جنـوب آمودریـا (جیحون) و سیردریا (سیحون) و شمال هندوکش بوده و از دیدگاه سیاسـی ورارودان (مـاوراءالنهـر) و کُهستان (قُهستان) را نیز در بر می گرفته است.[2] در روزگاران کهن، خراسـان بـزرگ سراسـر نـواحی خاوری، جز ایالت سیستان را در بر می گرفت. در آغاز دوره‌ی اسلامی، ورارودان بخشـی از خراسـان بزرگ به شمار می آمد و این ایالت پهناور تا نواحی بـاختری چـین، بـه ویـژه اسـتان سـین کیانـگ امروزی و شمال افغانستان، پامیر و کوه‌های هندوکش پیش می رفت.[3] خراسان بزرگ درون مرزهای ایران محدود نمی شد و بخش بزرگی از کشورهای افغانستان، تاجیکستان، ترکمنستان، ازبکسـتان و ... را در بر می گرفته است. [4] بنابراین، بخش های پهناوری از آسیای مرکزی که در خراسـان بـزرگِ ایران قرار داشته، حوزه‌ی رخنه‌ی فرهنگ ایرانی و خاستگاه رنسـانس ایرانـی در دوره هـای پـس از اسلام بوده است. افزون بر این، ایران میان چهار منطقه‌ی ارزشمند خاورمیانه، خلیج فـارس، حـوزه‌ی دریای مازندران و آسیای مرکزی قرار گرفته است که بـه آن، نقـش کلیـدی ویـژه‌ای در پیونـدهای منطقه ای می بخشد.[5] راه ابریشم گذرگاه سازش، بازرگانی جهانی و مسیر جابه‌جایی ایده‌ها، اندیشه-ها، آگاهی‌ها، باورها، و یکی از بزرگ‌ترین راه‌های بازرگانی جهان بود که با گذشتن از چندین کشـور بزرگ و گسترده، با ارزش‌ترین پلِ میانِ مردمان و سرزمین هـای آن روزگـاران بـوده و حـوزه‌هـای فرهنگ

---

[1] استاد جامعه شناسی، نویسنده و پژوهشگر ایران شناس

[2] غلامحسین مصاحب، دایره‌المعارف فارسی، ج ۱(تهران: شرکت سهامی کتاب‌های جیبی،۱۳۸۷)،ص ۸۸۷.

[3] غلامرضا ورهام، تاریخ آسیای مرکزی در دوران اسلامی(مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۲)، ص۱۳.

[4] گی لواسترانج، بلدان‌الخلافه‌الشرقیه، ترجمه بشیر فرنسیس(بغداد:۱۳۷۳ق)،ص۴۲۳.

[5] احمد نقیب‌زاده«رقابت قدرت‌های منطقه‌ای در آسیای میانه» اطلاعات سیاسی – اقتصادی، س۱۱، ش۱۱و۱۲(تهران:شهریور۱۳۷۶).

ایران، هندوستان، چین، وراروندان و میان رودان را به هم گره مـی زد و سـده هـایی چنـد، ایـن بـار سنگین را بر دوش داشت.[1]

کلیـد واژه‌ها:

سیســتان، چــین، هندوســتان، خاورمیانــه، خلــیج فــارس، وراروندان، افغانســتان، تاجیکســتان، ترکمنستان، ازبکستان، دریای مازندران، میان‌رودان، راه ابریشم، راه شاهی، راه ادویه، راه چای، فلات ایران، سوریه

[1] آییرین فرانک و دیوید براونستون، جاده ابریشم، ترجمه محمد ثلاثی(تهران: سروش، ۱۳۷۶)،ص۱۳.

مقدمـه

ایران و آسیای جنوب باختری که پـنج حـوزه ی ژئوپولیتیـکِ بـاارزش جهـان: یعنـی آسـیای مرکزی یا خراسان بزرگ پیشین، قفقاز، قاره‌ی هند، خاورمیانه و خلیج فارس را در بر مـی گیرنـد، از آغاز تا امروز، دارای پیوندهای تاریخی، فرهنگی، سیاسی و اقتصادی استواری بوده‌انـد. حـوزه-های جغرافیایی که این منطقه را پدید آورده اند، به‌ویژه سرزمین زیبای فارسی‌زبان تاجیکسـتان و جمهوری‌های ازبکستان، ترکمنستان، افغانستان و ... با اسطوره ها، تاریخ، فرهنگ و بزرگان دانش و ادب ایران زمین گره خورده‌اند؛ به گونه‌ای که جـای رویـداد بسـیاری از رخـدادهای اسـاطیری ایران، کوه‌ها یا دشت‌های این منطقه است. این آمیختگیِ اسطوره‌ای، تاریخی و فرهنگی تا جایی است که هر چه به ژرفای تاریخ نگریسته شود، نزدیکی و همبستگی بیشتری در فرهنگ و تمدن ایران، به ویژه خراسان بزرگ در آن دیده می شود.

جغرافیای این منطقه ی استراتژیک، انگیزه‌ی شکل‌گیری جایگاه ویژه‌ای برای ایـن سـرزمین شده و این دست‌یافتگی را برای گروه‌های بزرگی از انسان هـای آن فـراهم سـاخته اسـت تـا در پیمایش زمان، در کنار یکدیگر به سر ببرند و سرگذشت فراگیری را پدیـد آورنـد. ایـن منطقـه بـا هستی‌های فرهنگی و سیاسی گوناگونی آشنا شده و امروز که میراث گذشته را در خـود پرورانـده، به انگیزه‌ی جای‌گزینی مردمان گوناگون در کنار یکدیگر، از چگـونگی ویـژه‌ای برخـوردار گشـته است. همین موضوع انگیزه‌ی شده است تا شماری از پژوهشگران، این بخـش از جهـان بـه‌ویـژه آسیای مرکزی امروز یا خراسان بزرگ دیروز را «آرامیده بر کمربندِ برخورد تمدن ها» نام نهند.[۱]

ایران از دیدگاه جایگاه جغرافیایی، فرهنگی، سیاسی، اقتصـادی و اجتمـاعی خـود و همچنـین پیوند آن با کشورهای «اینترکنتینانتال» یا درون قاره ای آسیای مرکزی، پیوسته در درازنای تاریخ مورد توجه مردمان کشورهای گوناگون بوده است.

خراسان بزرگ با داشتن جایگاه ویژه ی جغرافیایی و استراتژیکی، از روزگاران کهـن توانـایی-های بسیاری در زمینه ی حمل و نقل کالا و مسافر داشته است. راه سازی در آن ارزشمند بوده و دولت ها برای اداره و نگاهداری امپراتوری ایران، از جمله خراسان بزرگ، راه های بسیاری ایجـاد

---

[۱] سیدمحمد خاتمی«همایش بین‌المللی آسیای مرکزی و قفقاز» مجله آسیای مرکزی و قفقاز، ش۴۳ (تهران:پاییز۱۳۸۲)،ص۳۲.

کرده اند. به‌همین‌رو، خراسان بزرگ در شکل‌گیری و گسترش راه های باستانی، به‌ویژه گسـترش و شکوفایی راه ابریشم و بازرگانی جهان بافرهنگ آن روز، نقش برجسته ای داشته است.[۱]

نگـاهی به خـراسان بـزرگ

خراسان بزرگ در شمال خاوری ایران قرار داشته و سرزمین های جنـوب آمودریـا (جیحـون)، سیردریا (سیحون)، ورارودان و کُهستان را در بر می‌گرفته است و حدودش، عبارت بـوده از سـوی آسیای مرکزی بیابان شمالی چین و پامیر، از سوی هند رشته کوه هندوکش و از شمال خاوری تا آمودریا و گاه تا سیردریا ادامه داشته و کوهستان‌های ماورای هرات افغانسـتان را نیـز در بـر مـی گرفته است.

از خراسان بزرگ در اوستا به نام «سوه» (savahi)، یعنی کشور خاوری یاد شده و در آثـار فارسی میانه خراسان بزرگ یکی از چهار مرز یا منطقه‌ی ایران و همان مرز خاوری بوده است[۲].

کتاب مقدس این سرزمین را «پرتیوک آریایی» نام نهاده است. به باور مارکوارت، این نام بـه انگیزه ی این است که حکومت از این قوم آغاز شده است. اما پارس ها ایـن سـرزمین پهنـاور را «خراسان بزرگ» یعنی «خاور» می نامند که ۲۶ استان را در بر می گرفته است.[۳]

ایران، به‌ویژه خراسان بزرگ، از دوران باستان پل پیوندی میان باختر و خاور جهان بوده و بـه انگیزه‌ی قرار گرفتن بر سر راه های باستانی و تاریخی، به‌ویژه راه ابریشم، نه تنها داد و سـتدهای فرهنگی با دیگر تمدن ها و فرهنگ ها را آسان ساخته، بلکه توانش در دسترسـی سـرزمین‌هـای پیرامون به آب‌های گرم دریای پارس از طریق آن،این کشور را در جایگاه ویژه‌ای از دید راهبردی قرار داده است.

خراسان بزرگ مرکز فرهنگ و تمدن ایران و مانده‌ی نهادهای دیرین آن، از دوران‌های کهن از نخستین سرزمین های زیست انسان بوده است و بر پایه ی کاوش های باستان‌شناسی، انسان-های نخستین از دوره ی پارینه سنگی در آن پدیدار گشته اند.

---

[۱] محمدعلی امام شوشتری،تاریخ شهریاری در شاهنشاهی ایران_تهران: وزارت فرهنگ و هنر، ۱۳۵۰)،ص۳۲۰.

[۲] گی لواسترنج،ص۴۲۳.

[۳] یوزف مارکوارت، ایرانشهر در جغرافیای بطلمیوس، ترجمه مریم میراحمدی(تهران: انتشارات طهوری،۱۳۸۳)،ص۳۴ – ۳۳.

سرگذشت روایی و اسطوره ای خراسان بزرگ بیانگر آن است کـه ایـن خطـه همـواره ماننـد خراسانِ آغاز اسلام، خاستگاه و جایگاه خیزش ها و رخدادهای بنیانی، تعیین‌کننده و سرنوشت‌ساز برای ایران زمین بوده است.سراسر *شاهنامه‌ی* فردوسی آکنده از نـام شـهرها، کـوه هـا، رودهـا و بیابان‌های خراسان بزرگ است، که جایگاه و پهنه‌ی رویدادهای ارزشمند بوده اند.

پژوهش‌های دهه‌های تازه به پژوهشگران، نویسندگان و باستان‌شناسان توانایی داده است تـا از پیشینه‌ی باستانی، تاریخی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی خراسان، بااهمیت یـاد کننـده خیـزش بیگانه‌ستیزی خراسانیان در برابر مقـدونیان و پایـداری‌شـان در برابـر کوشـانیان و هپتالیـان و ... برخاسته از یک بستر فرهنگی بلند بوده و آثار فرهنگیِ بر جای مانده در زیست گـاه هـا و ویرانـه های مانده از دوران های کهن، بیانگر آفرینندگی، ابتکار و توان ساکنان این سرزمین می باشند.[۱]

راه ابـریشم

۱- راه هـای باستـانی

برای آشنایی با راه ابریشم، نخست باید راه‌های باستانی پیشین را که زیرساخت آن بـوده‌انـد، شناخت. راه‌های ایران باستان و ایران امروز برابر الگوی طبیعت آب و خاک شکل گرفته انـد و در تاریخ ایران، به‌ویژه خراسان بزرگ، راه های پیوندی باارزشی چون شاهی، مروارید، ابریشم، ادویه، چای، خراسان و ... نقش بنیانی در اقتصاد ایران، از جمله خراسان بـزرگ، و کشـورهای همجـوار داشته اند.[۲]

لشکرکشی ها و کشورگشایی های هخامنشیان، نخستین گام‌ها در گشـوده شـدن بخشـی از راه‌های بازرگانی، زیارتی و جهانگردی بوده که امروزه «راه ابریشم» نامیـده مـی شـود. داریـوش بزرگ هخامنشی (۵۲۱-۴۸۵ پ.م) در بند «۳» سنگ نوشته های خود در نقش رستم و شـوش، افزون بر پارس، از کشورهایی که گشوده و مردمانی که بر آن ها فرمانروایی کرده، نام برده است: «از پارس به سوی خاور: ماد، خوزستان، پارت، هرات، بلـخ، سـغد، خـوارزم، زرنـگ، رخـج، ث ت گوش، گندار، هند.[۳]

---

[۱] رجبعلی لباف خانیکی، سیمای میراث فرهنگی خراسان(تهران، سازمان میراث فرهنگی،۱۳۷۸)، ص۱۰ – ۹.
[۲] زهرا ابراهیمی«بررسی جایگاه و وضعیت ترانزیت ایران»ماهنامه مناطق آزاد، س۱۱، ش۱۳۱(تهران:خرداد۱۳۸۱).
[۳] زلف نارمن شارپ،فرمان‌های شاهنشاهی هخامنشی(تهران: شورای مرکزی جشن‌های شاهنشاهی،بی تا)، ص۸۵.

کهن‌ترین راه بزرگ ایران «راه شاهی» است که از دوران هخامنشــی ســاخته شـده بـود و از پرسپولیس آغاز می شد و با گذشتن از رامهرمز، شوش، تنگنای زاگـرس و همـدان (اکباتـان) بـه کرمانشاه می رسید و از آن‌جا به اربیل، جزیره‌ی لیدی، سارد و افوس در کرانـه‌ی شـمالی دریـای مدیترانه می انجامید. این راه از روزگار باستان اصلی‌ترین راه پیوند میان خاور و باختر بوده اسـت. بدین ترتیب، راه ابریشم راهی نوبنیاد نیست، بلکه همان گذرگاه پیشین است که در پیمایش زمان از خراسان بزرگ به چین پیوسته و سرازیر شدن کاروان‌های ابریشم بر شکوفایی آن افزوده است.

راه دریایی ابریشم، ادویه یا راه فلفل و زنجفیـل یـا راه هندوسـتان و راه زمینـی چـای نیـز از روزگاران کهن برای داد و ستد کالا در میان گروه های انسانی، به‌ویژه در خـاور نزدیـک، برقـرار بوده و نقش بزرگی را نیز در پیوند میان خاور و باختر جهان باستان داشته اند.

راه چای میان پکن و مسکو در شمال راه ابریشم قرار گرفته بود.[۱] راه ادویه نامی است که بـر شبکه ای از راه های دریایی که خاور را به باختر پیوند می داد، نهاده شـده اسـت. ایـن راه هـا از کرانه های باختری ژاپن و چین آغاز می گردید و پس از گذشتن از جزیـره هـای انـدونزی و دور زدن هندوستان تا سرزمین های خاور نزدیک ادامه می یافت و از آن‌جا از مدیترانه بـه اروپـا مـی پیوست. درازای این راه حدود ۱۵ هزار کیلومتر بوده است.[۲]

بزرگراه تاریخی– فرهنگی ابریشم از چین آغاز می شد و از فلات ایران می گذشت و پـس از گذشتن از میان‌رودان (بین‌النهرین) و شام (سوریه)، به انطاکیه در ترکیه در کنار دریـای مدیترانـه می پیوست. این راه به درازای ۱۱ هزار کیلومتر، ایران، قفقاز و خراسان بزرگ (آسیای میانه) را به هم پیوند می داد.[۳]

راه ابریشم از شهر لویانگ چین در جنوب رود هوانگ هو آغاز می شده است. کاروان‌ها پس از حرکت از این شهر، به شهر چانگ آن (سی – آن امروز) که پایتخت کهن امپراتـوری چـین بـود، می رسیدند و پس از گذر از لانگ چئو، ووِوی و چانگ یه که در ایالت کانسو قرار گرفته، به دون هوانگ می رسیدند.[۴]

---

[۱] علی مظاهری، جاده ابریشم، ترجمه ملک‌ناصر نوبان، ج۱(تهران: موسسه مالعات و تحقیقات فرهنگی،۱۳۷۲)، ص۱۰.

[۲] اسرون رید، *راه‌های ابریشم و ادویه، فرهنگ‌ها و تمدن‌ها. ترجمه عباس ملکی(تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو،۱۳۷۷)، ص۱۰.*

[۳] لوس بولنوا، راه ابریشم، ترجمه ملک ناصر نوبان(تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مالعات فرهنگی، ۱۳۸۳)، ص۶۷.

[۴] آوین فرانک، ص۲۵ – ۱۸.

بخش دیگر راه ابریشم از فلات تاریم در شمال باختری چین که یکی از سخت‌گذرترین جاهای جهان و بخشی از ایالت خودمختار سین‌کیانگ اویغور است، می‌گذشته است. هنگامی که راه ابریشم به بیابان تاکلامان در میانه‌ی فلات تاریم می رسید، دوشاخه می شد؛ یکی از شمال و دیگری از جنوب آن می گذشت.[1] از راه جنوبی شاخه هایی جدا می شد، که با گذشتن از کوهستان قراقوروم به ختن و هندوستان می‌رسید. اما گذرگاه شمالی و اصلی به سوی تیان‌شان، تورفان و شهر «کاشغر» ادامه می‌یافت و در آن‌جا راه شمالی و جنوبی بار دیگر به‌هم می‌پیوست.[2]

کاروان ها پس از گذشتن از فرغانه، سمرقند و بخارا به مرو می رسیدند و سپس وارد فلات ایران می شدند و پس از گذشتن از سرخس، رباط شرف، رباط ماهی، رباط چاهک، توس، نوغان، طرق، شریف آباد و دیزباد به نیشابور می رسیدند.[3]

آن‌ها پس از گذشتن از نیشابور و شهرهای کاروانی ارزشمندی چون جوین، شاهرود، صددروازه (هکاتوم پیلوس پایتخت اشکانیان نزدیک دامغان امروزی)، خوارو آفریدن (آپرین امروزی)، به ری، قزوین، همدان و کرمانشاه می‌رسیدند و سپس از حوزه‌ی فلات ایران گذشته، از تیسفون به پالمیر و سرانجام به انطاکیه‌ی ترکیه در کرانه‌ی دریای مدیترانه وارد می‌شدند.

راه ابریشم برخی از شهرهای باستانی مانند نیشابور، ری، قزوین و تبریز را در فلات ایران به هم پیوند می داد. برخی از پایتخت های بزرگ ایران نیز از زمان امپراتوری های میانه در سده‌ی ۷ پ.م، در درازای این راه قرار گرفته بودند. از میان آن‌ها صددروازه (دامغان)، اکباتان (همدان)، قزوین، ری و ... قابل یادآوری اند.[4]

۲- نـام راه

گفته اند این بزرگراه تاریخی، فرهنگی و کهن را ازآن‌رو «راه ابریشم» خوانده‌اند که ابریشم چین از این رهگذر به باختر زمین می‌رسید. برخی نیز آغاز نام گذاری آن را از روزگار مارکوپولو

---

[1] علی مظاهری، ص۶۱۴ -۶۱۳.

[2] پل استراترن، راه‌های ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق زمین، ترجمه محمد جواد امیدوارنیا (تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو،۱۳۷۶)، ص۱۳– ۱۲.

[3] محمدرضا مروارید، راه ابریشم(مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۶)، ص۶۱

[4] مسعود خیرآبادی، شهرهای ایران، ترجمه عزت‌الله مافی،(مشهد: نشر نیکا، ۱۳۷۶)، ص۶۱

دانسته‌اند. بعضی نیز بر این باورند که ریـت هـوفن (۱۸۳۳–۱۹۰۵م) دانشـمند آلمـانی، نخسـتین کسی است که این راه را بدین نام خوانده، اما این راه از دوران باستان به همین نـام خوانـده مـی شده است. ابریشمی هم که در این راه جابه جا می شد، برخلاف پندار برخی از پژوهشگران، تنهـا ویژه‌ی کشور چین نبوده است، بلکه سرزمین‌های پیرامون چین و حتی ایران نیز ابریشم بسـیاری فرا می‌آوردند و از این راه به کشورهای باختر زمین می فرستادند.[۱] این راه را «جاده سمرقند» نیـز می‌نامیدند.[۲]

از آن‌جا که بخش بزرگ گذرگاه های شمالی و جنوبی راه‌ابریشم از گستره‌ی ایران بزرگ مـی گذشت و از توانش های گوناگون و پیشرفته ی حکومت های ایرانی، چـه پـیش از اسـلام و چـه پس از اسلام، از جمله امنیت کامل، راه های برخوردار از ستون های راهنما، کاروانسراها، رباط ها، تأسیسات راهداری، انبارهای علوفه و آب، اصطبل و پایگاه‌های نظامی در نواحی اسـتراتژیک نیـز برخوردار بوده درست این است که این راه را «راه خاوری – باختری ایرانی» بنـامیم زیـرا، ایـران پیوند دهنده‌ی واقعی اروپا و خاور دور از طریق جاده ی ابریشم بود.

به بیانی ساده‌تر، چون تا ۵۵۰ سال پیش، آسیای صغیر و تا حـدود ۱۸۵ سـال پـیش، سراسـر ورارودان و قفقاز در مالکیت ایران و در قلمرو حکومت‌های آن بود، بیش از یـک سـوم درازای راه ابریشم از سرزمین ایران می گذشـت و مسـافران آن، در زیـر سـایه ی امنیـت موجـود، از خـوان خدمات بی‌ریای ایرانیان بهره‌مند می شدند.

۳- داد و ستـــد فـــرهنگی

راه ابریشم گذرگاه سازش، انتقال ایده‌ها، اندیشه‌ها، فرهنگ‌ها و هنرها بوده اسـت. این راه استراتژیک، حوزه های تمدن ایران، چین، هندوستان و میان‌رودان را بـه هـم گره می‌زد و نقش پیوندهای جهانی را از سده‌ی دوم م، تا سال ۵۷۶م، برعهده داشـته است.

[۱] محمدرضا مروارید، ص۱۳.

[۲] آوین فرانک، ص۴۶.

گردشگران، هنرمندان، صنعتگران، دانشمندان، رسـانندگان مسـیحی، نقاشـان و معمـاران بـا بهره‌گیری از این راه به داد و ستاد اندیشه و آگاهی ها می‌پرداختند.[۱]

راه ابریشم از طریق گذرگاه اصلی و ده‌ها شاخه ی فرعی، سرزمین های چندی را با آیین ها و فرهنگ های بسیار به هم پیوند مـی داد. افـزون بـر نقـش آن در داد و سـتد کالاهـای تولیـدی مردمان گوناگون، در زمینه ی جابه‌جایی فرهنگ و هنر نیز سـهمی بـزرگ داشـت. بـرای انتقـال فرهنگ و هنر به دیگران، راهبردهایی وجود دارد از جمله پیوند انسان ها با یکدیگر، بهره‌گیری از رسانه‌های نوشتاری، فرستادن فرآورده های فرهنگـی ملـی و دسـت‌آفریـده‌هـای هنـری و ...راه ابریشم همه‌ی این ویژگی ها را در خود داشت و بدین‌سان، مسافران آن بـا داد و سـتد کالاهـای سرزمین های گوناگون، فرهنگ، هنر و آیین مردمان هر کشور را به دیگر سو می بردند. به‌همـین رو، راه ابریشم، کهن‌ترین راه بزرگ و راه پیوند فرهنگ های جهان، سهمی ارزنده در داد فرهنگی و اجتماعی مردمان سرزمین های گوناگون داشته و خراسان بزرگ نیز نقش بسیاری در گسـترش و شکوفایی راه ابریشم ایفا کرده است.

راه ابریشم برای جابه‌جایی فرهنگ ها و در خلال آن، انگیزه ای برای تولید سرمایه که رشـد فرهنگ‌ها و تمدن‌ها را در پی داشت، بود. در این گذرگاه، بندرها و شهرهایی هماننـد حلقـه‌هـای یک زنجیر پدید آمدند. در بازارهای این شهرها ملیت های گوناگون با یکدیگر دیدار مـی کردنـد. این تبادل فرهنگی در ، شکل، رنگ، شیوه ی زندگی ، پوشاکی که می‌پوشیدند، خوراکی که می-خوردند و آیینی که باور داشتند، به خوبی تجسم یافته بود. این خود انگیزه‌ی انتقال دانش، پیشـه، نحوه‌ی کار، هنر معماری و ... در گذرگاه راه‌های ابریشم و ادویه می شد.[۲]

در سده‌ی هفتم میلادی، فرهنگ و تمدن ایرانی در شهر چانگ آن (سـی – آن امـروز) کـه پایتخت کهن چین بود، رخنه ی بسیار داشت و مردم علاقه‌مند به پوشیدن پوشاک ایرانی و تقلید از مدهای آن شده بودند. مردان آن‌جا شلوار می پوشیدند که پوشش ویژه‌ی مـردان ایرانـی بـود و بانوان دامن های بلندی را به تن می کردند که تا روی پا می رسید و پوشاک ویژه‌ی بانوان ایرانی بود. مردان چینی به اسب‌سواری و یک گونه بازی همانند چوگان ایرانی علاقـه پیـدا کردنـد کـه اندک اندک یکی از دل پذیرترین ورزش‌های جوانان چینی شد. در زمان امپراتوری مینگ هوانگ،

---

[۱] جواد تفویضی«مسیر صلح» ماهنامه پیام دریا، س۱۳، ش۱۳۹(تیر۱۳۸۴)، ص۷۶.

[۲] استرون رید، ص۱۱.

دربار امپراتور زیر چیرگی و رخنه‌ی تمدن ایران بود. موسیقی ایرانی بسیار مورد علاقه ی بزرگـان و مردم چین بود و در بیشتر شب‌ها در دربار و تالارهای عمومی، موسیقی ایران نواخته مـی شـد. کیک و نان ویژه‌ی ایرانی که گِرد بود و از آرد گندم پخته می شد، نیز مـورد توجـه مـردم بـود و بسیار مصرف می‌شد.[۱]

از برجسته‌ترین ویژگی‌های راه ابریشم نقشی است که این رشـته‌ی پیونـد جهـانی در انتقـال دست آفریده‌های کشورهای گوناگون داشته است. هنرمندان و صـنعتگران هـر سـرزمین پـس از آشنایی با دستاوردهای هنری دیگران، در راه شکوفایی و برتری هنر خویش مـی کوشـیدند. بـه-همین‌رو، افزون بر کوششی که صاحبان هر فرهنگ در عرضه ی هنرهـای سـنتی خـود نمودنـد، بازرگانان راه ابریشم نیز تشویق شدند که دست‌آفریده‌های مردم کشورهای گذرگاه کاروان خود را به جاهای دیگر برند.[۲]

٤- نقش خـراسان بزرگ در گستـرش و شکـوفایی راه

خراسان بزرگ با داشتن جایگاه جغرافیایی ویژه و استراتژیک، از دیرباز توانایی‌های بسیاری در حمل و نقل کالا و مسافر داشته اسـت. راه‌سـازی در آن ارزشـمند بـوده و حاکمـان بـرای اداره و نگاهداری قلمرو خود، راههای بسیاری ایجاد کرده اند.[۳]

راه ابریشم که روزگاری تیسفون را به مـرو پیونـد مـی‌داد، پـس از اسـلام تنهـا سـرمنزش از تیسفون به بغداد منتقل شد. این راه شهرهای همدان، ری و قومس را پشت سر می گذاشت و بـه نیشابور می‌رسید و در خاک خراسان بزرگ، افزون بر مرو، به بلخ، هرات و سیستان نیز می‌رفت.[۴]

در دوران اشکانی، همانند دوران هخامنشی، گسترش راه ها و ایجاد ایستگاه‌هـای میـان راه و پشتیبانی از کاروانیان، ارزش بسیاری یافت و در گـذرگاهِ بیشـتر راه هـا، بـه ویـژه در گـذرگاه راه ابریشم در خراسان بزرگ و دیگر بخش‌های ایران، ساختمان هایی مانند رباط‌ها، کاروانسراها، آب انبارها و ... ایجاد گردید.[۵]

---

[۱] ریو آچی هیاشی«ایرانیان از نگاه بیگانگان» روزنامه اطلاعات، ش۲۵۰۱۱(فروردین۱۳۹۰).

[۲] محمدرضا مروارید، ص۴۹ – ۴۲.

[۳] محمدعلی امام‌شوشتری، ص۳۲۰.

[۴] محمدکریم پیرنیا، راه و رباط(تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران،۱۳۵۰)، ص۹۸.

[۵] ولفرام کلاویس و محمدیوسف کیانی، کاروانسراهای ایران(تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۷۳)، ص۲.

در این دوران با شکل گرفتن حکومت های ایالتی و ولایتی در شهرها، نگرش فرمانروایان به کار بازرگانی و شکوفایی آن، ایجاد راه‌های کاروانی و دریایی را بـه دنبـال داشـت. کـاروان‌هـای بازرگانی و رفت و آمد آنان در گذرگاه‌هایی چون «راه ابریشم»، انگیـزه‌ی ایجـاد شـهرهای تـازه شد.[۱]

در دوران ساسانی، بازرگانی کالاهای گوناگون، به‌ویژه ابریشم، در دست مردم ایران و از جمله خراسان بزرگ بود و ازاین‌رو، برای بهبود وضع راه‌ها کوشش بسیار کردند و برای فـراهم نمـودن هزینه‌ی نگاهداری راه ها، مالیات هایی از کالاهای بازرگانی می گرفتند که از سرچشمه‌های بـا-ارزش درآمد دولت بود. بدین‌گونه نه تنها ایران در شکل‌گیری راه ابریشم نقش برجسته‌ای داشته، بلکه خراسان بزرگ نیز نقش ارزنده‌ای در گسترش و شکوفایی آن داشته و در بازرگانی جهان بـا-فرهنگ آن روز، به وظیفه‌ی میانجی‌گری خود ادامه می داده است.[۲]

قاره‌ی آسیا گاهواره‌ی امپراتوری‌های بزرگـی چـون ایـران و چـین بـوده و در دوران گذشـته هنگامی که اروپایی‌ها چشم به سوی آسیا داشتند، ایـران و بخـش ارزشـمند آن خراسـان بـزرگ، چهارراه بزرگ قاره‌ی آسیا گاهواره‌ی امپراتوری‌های بزرگی چون ایـران و چـین بـوده و در دوران گذشته هنگامی که اروپایی‌ها چشم به سوی آسیا داشتند، ایـران و بخـش ارزشـمند آن خراسـان بزرگ، چهارراه بزرگ شمال به جنوب و هم‌چنین خاور به باختر بوده و یکـی از ارزشـمندترین راه های پیوندی به شمار می‌آمده و خراسان بزرگ به عنوان سرزمینی ویژه مورد توجه بوده است.[۳]

نقشه های باستانی حاضر که بیشتر از سوی کارشناسان غیرایرانـی تهیـه شـده انـد، نشـانگر حقیقتی است که در راه ابریشم نیز مصداق می یابد. بر پایه‌ی مستندات تاریخی، به انگیزه‌ی قرار گرفتن دو دریا در شمال و جنوب فلات ایران، خراسان بزرگ و سرزمین مادر یعنی ایران، گـذرگاه اصلی در راه ابریشم به شمار می‌رفته‌اند و خراسان بزرگ به عنوان یکی از سرگروه‌هـا، سـرزمین-های بسیاری را از دیدگاه فرهنگی زیر تأثیر خود داشته است.

افزون بر موضوع‌های گفته‌شده، هدف‌های دیگری نیز در نظر گرفته شده‌اند کـه از آن جملـه می‌توان به بررسی توانایی‌ها و جاذبه‌های فرهنگی، گردشگری و هنـری در راه ابریشـم، پـژوهش

---

[۱] محمد یوسف کیانی، پایتخت‌های ایران(تهران: سازمان میراث فرهنگی،۱۳۷۴)، ص۲۸۳.

[۲] محمدکریم پیرنیا، ص۸۲ – ۸۱

[۳] علیرضا منظری«ایران پل ارتباطی غرب و شرق»ماهنامه پیام دریا، س۱۳، ش۱۳۹(تهران: تیر۱۳۸۴)، ص۶۴

شیوه‌های زیستی ساکنان آن در دوره‌های گوناگون تاریخی تا دوره‌ی حاضر، تعیین نقش راه در دگرگونی های سیاسی، اجتماعی و نیز بالیدن هویت فرهنگی اشاره کرد.

فرایند کاوش‌های باستان‌شناسی و بهره‌گیری از دستاوردهای پژوهش‌های منطقه‌ای تعریف‌شده در گذشته، تأثیر بسیاری در روند پژوهش‌ها داشته است. با چنین دستاوردهایی نسبت رفتارهای تاریخی راه ابریشم و مدیریت ایرانیان، به‌ویژه خراسانی‌ها بر این راه، به اثبات خواهد رسید.[۱]

نتیجه

ایران، چین، هندوستان، آسیای مرکزی یا خراسان بزرگ که از نخستین خاستگاه های تمدن جهان و کانون شگفتی های اندیشه های انسانی می باشند، از روزگار باستان با مجموعه ای از راه هایی که توسط مردمان گوناگون برای برقراری پیوند با یکدیگر ساخته شده بود، آشنا بودند. دیرینگی این راه ها به دیرینگی تمدن های تاریخی این مناطق است. از آن‌جا که این سرزمین‌ها، به ویژه ایران در مرکز جغرافیایی تمدن‌ها و فرهنگ‌های کهن بوده، تمامی راه های پیوندی که تمدن‌های باستانی را در خاور و باختر به هم می پیوست، از این مناطق می‌گذشت و انگیزه می‌شد تا این راه‌ها، به‌ویژه راه ابریشم، افزون بر ارزش منطقه ای و قومی، از دیدگاه جهانی نیز نقش بسیاری داشته باشد.

همگرایی طبیعی و جغرافیایی، همجوشی ساکنان در جنبش‌های پدیداری و داد و ستدهای اقتصادی و همسانی‌های بوم‌شناختی (اکولوژیک) در این سرزمین‌ها به گونه‌ای بوده است که شبکه‌ی راه‌های باستانی چون پیوستگی پی‌های پیکره‌ی یگانه‌ای به شمار می‌رفته و هر زمان که سازه‌های بازدارنده‌ای مانند سازه‌های سیاسی و نظامیِ برآمده از واگردان ساختارهای گوناگون حکومتی برای برقراری پیوندهای میان این سرزمین ها وجود نداشت، این شبکه‌ی راه‌ها با شتاب به هم پیوسته، به گونه‌ی طبیعی پیوندهای همانند را برقرار می‌ساخت. ساختمان طبیعی و جغرافیایی خراسان بزرگ و ایران زمین، دشت ها، جنگل ها، کوه ها، رهگذرها و گذرگاه های رودها بهترین راه‌های پیوندی و شبکه‌ی راه‌ها را نشان می دهد.

[۱] عادل فرهنگی «راه ابریشم در انتظار ثبت جهانی» پارسه، س۳، ش۱۵۱، ۱۳۸۷.

راه‌های پدیدآمده در تاریخ این سرزمین‌ها، نشانگر پیوند نسبی همه‌ی کانون‌های تمدنی است. با این‌که دانش و صنعت تازه توان تغییر گذرگاه های گذشته را داشته است، ولی جایگاه خاک و آب و هوای مناطق گوناگون، راه های تازه را بیشتر در همان گذرگاه های پیشین نگاه داشته است و برتری و نوآوری در آن، تنها در رفع پاره‌ای دشواری‌های گذشته و کوتاه ساختن برخی پیچ‌ها و فنی‌کردن راه‌ها بوده و بر روی هم جهت آن‌ها با راه‌های باستانی هماهنگی دارد. وجود شهرهای تاریخی و تپه‌های باستانی درگذرگاه راه‌های تازه، بیانگر این است که این راه‌ها در همان گذرگاه راه‌های کهن ساخته شده اند.

راه‌های تاریخی چین، هندوستان، خراسان بزرگ (آسیای میانه) از یک سو و ایران، سوریه و آسیای صغیر از سوی دیگر و نیز راه های «شاهی» که پایتخت و شهرهای بزرگ هخامنشیان را به یکدیگر پیوند می داد، از دوران باستان شهرت جهانی داشته اند.

همچنین می توان به گذرگاه‌های بازرگانی ارزشمندی چون «راه ابریشم» و «راه ادویه» نیز اشاره داشت که خاور و باختر را از ایران، ورارودان ... (در خراسان بزرگ) به هم پیوند می داد. هرودوت، گزنفون و استرابون در روزگار کهن و بسیاری از تاریخ‌نگاران، جغرافی‌دانان و جهانگردانی که در سده‌های بعد به بیان چگونگی اجتماعی و اقتصادی خاور زمین پرداخته اند، به این راه‌ها و ارزش و نقش پیوندی آن‌ها نگرش ویژه‌ای داشته اند.[۱]

گذرگاه راه‌های کهن در این سرزمین‌ها که در بسیاری از نوشته‌های جغرافیایی و سرچشمه-های ایرانی و اسلامی و بررسی‌های خاورشناسان به آن‌ها اشاره شده، با همه‌ی دوگانگی دیدگاه-ها، بیانگر این نکته است که راه‌های این منطقه یکی از سازه‌های اصلی شکل‌دهنده به جغرافیای انسانی شهرنشینی آسیایی بوده است.

راه‌های خراسان بزرگ در پیوند با راه های درونی فلات ایران به گونه‌ی طبیعی— انسانی از هزاران سال پیش پدید آمده و مورد بهره‌گیری مردمان منطقه بوده است، امروز نیز با وجود فناوری پیشرفته، در بسیاری از جاها در همان گذرگاه‌های گذشته، حمل و نقل کالا و مسافر انجام می شود.

---

[۱] رسول موسوی«احیای راه ابریشم» فصلنامه مالعات آسیای مرکزی و قفقاز، س۵، ش ۱۴(تابستان۱۳۷۵).

فهرست منابع

آچی هیاشی، ریو." ایرانیان از نگاه بیگانگان"، روزنامه اطلاعات، ش۲۵۰۱۱،۳۱. فروردین ۱۳۹۰.

ابراهیمی، زهرا." بررسی جایگاه و وضعیت ترانزیت ایران"، ماهنامه مناطق آزاد، سال۱۱. ش ۱۳۱، خرداد ۱۳۸۱.

استراترن، پل. راه های ابریشم و ادویه، اکتشاف از طریق زمین، ترجمه محمد جواد امیدوارنیا، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو،۱۳۷۶.

امام شوشتری، محمد علی. تاریخ شهریاری در شاهنشاهی ایران، تهران، وزارت فرهنگ و هنر، ۱۳۵۰.

بولنوا، لوس. راه ابریشم، ترجمه ی ملک‌ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ۱۳۵۰.

پیرنیا، محمدکریم. راه و رباط، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران، ۱۳۵۰.

تفویضی، جواد. مسیر صلح، ماهنامه ی پیام دریا، سال ۱۳، شماره ۱۳۹، تیر ۱۳۸۴.

خاتمی، سیدمحمد. همایش بین‌المللی آسیای مرکزی و قفقاز، مجله آسیای مرکزی و قفقاز، ش۴۳. پاییز. ۱۳۸۲.

خیرآبادی، مسعود. شهرهای ایران، ترجمه ی عزت الله مافی، مشهد: نشرنیکا.۱۳۷۶.

رضا، عنایت الله. دو جاده بزرگ جهانی در روزگار باستان، راه و بار، ج۱.دفتر۵. تهران: شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل دریایی، دی ۱۳۶۳.

رید، استرون. راه‌های ابریشم و ادویه، فرهنگ‌ها و تمدن‌ها، ترجمه‌ی عباس ملکی، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی و یونسکو، ۱۳۷۷.

فرانک، آیرین و دیوید براونستون.جاده ابریشم، ترجمه ی محسن ثلاثی، تهران: انتشارات سروش، ۱۳۷۶.

فرهنگی، عادل. "راه ابریشم در انتظار ثبت جهانی"، پارسه، س ۳، ش ۱۵۱. ۱۳۸۷.

کلاویس، ولفرام و محمدیوسف کیانی. کاروانسراهای ایران، تهران: سازمان میراث فرهنگی، ۱۳۷۳.

کیانی، محمد یوسف. پایتخت های ایران، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۴.

لباف خانیکی، رجبعلی. سیمای میراث فرهنگی خراسان، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۸.

لواسترنج، گی. بلدان الخلافه الشرقیه، ترجمه بشیر فرنسیس و کورکیس عواد، بغداد: ۱۳۷۳.

مارکوارت، یوزف. ایرانشهر در جغرافیای بطلمیوس، ترجمه مریم میراحمدی، تهران: انتشارات طهوری،۱۳۸۳.

مروارید، محمدرضا.. راه ابریشم، مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۶.

مصاحب، غلامحسین. دایرةالمعارف فارسی، ج ۱.تهران: شرکت سهامی کتاب های جیبی، ۱۳۸۷.

مظاهری، علی. جاده ابریشم، ج۱. ترجمه ملک‌ناصر نوبان، ج۱. تهران: موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۷۲.

مظاهری، علی. جاده ابریشم، ج۲. ترجمه ی ملک ناصر نوبان، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی،۱۳۷۳.

منظری، علیرضا. "ایران پل ارتباطی غرب و شرق"، تهران، ماهنامه پیام دریا، س۱۳، ش۱۳۹. تیر۱۳۸۴.

موسوی، رسول. "احیای راه ابریشم"، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی قفقاز، س۵. ش۱۴. تابستان ۱۳۷۵.

نارمن شارپ، رَلف. فرمان های شاهنشاهی هخامنشی، تهران: شورای مرکزی جشن های شاهنشاهی، بی‌تا.

نقیب‌زاده، احمد. "رقابت قدرت های منطقه ای در آسیای میانه"، اطلاعات سیاسی ـ اقتصادی، س۱۱. ش۱۱. و ۱۲.مرداد ـ شهریور ۱۳۷۶.

وایت هاوس، دیوید و آندرو ویلیامسن. بازرگانی دریایی ساسانی، تهران: کشتیرانی ملی آریا، ۱۳۵۵.

ورهرام، غلامرضا. تاریخ آسیای مرکزی در دوران اسلامی، مشهد: آستان قدس رضوی، ۱۳۷۲.

bōyce,M:Areader in Manichaean Middle Persian and Parthian (Act a iraniea 9)1975.P.6